Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2983

Vragen van de leden **Smaling** en **Karabulut** (beiden SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Sociale Zaken en Wetenschap over *het bericht dat de actieagenda Schiphol de problemen niet oplost* (ingezonden 19 mei 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ontvangen 30 juni 2016)

Vraag 1
Hebt u kennisgenomen van het bericht «Actieagenda Schiphol lost problemen niet op, overheid moet ingrijpen»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening van alle acht vakbonden in de Nederlandse luchtvaart (VNV, FNV Luchtvaart, VNC, CNV Vakmensen, NVLT, VCP, De Unie en de VHKP) dat door oneerlijke concurrentie de positie van Schiphol en KLM zwaar wordt aangetast? Zo ja, bent u bereid via een Europees mandaat eerlijke concurrentie af te dwingen om hun positie te verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
De huidige positie van Schiphol en KLM is sterk. Uit de SEO monitor netwerkkwaliteit en staatsgaranties blijkt dat er tot nu toe geen sprake is van aantasting van de positie van Schiphol. Ik besef echter dat dat geen vanzelfsprekendheid is. We hebben te maken met concurrentie, ondermeer vanuit de Golf en Turkije. Ik hecht aan een gelijk speelveld en maak me sterk voor eerlijke concurrentie. Voor wat betreft landen buiten de EU kan dit het beste worden gerealiseerd door in Europees verband goede afspraken te maken. Daarom heb ik mij afgelopen maanden ingezet om tot een akkoord te komen over mandaatverlening aan de Europese Commissie om te onderhandelen met onder andere de Verenigde Arabische Emiraten (VAE), Qatar en

[1] http://m.fnv.nl/over-fnv/nieuws/nieuwsarchief/2016/mei/actieagenda_schiphol_overheid_ingrijpen/

ah-tk-20152016-2983
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Turkije. Deze mandaten zijn inmiddels verleend op de Transportraad van 7 juni jl. Ze geven de basis om te onderhandelen over luchtvaartovereenkomsten met daarin concrete afspraken over eerlijke concurrentie in ruil voor beperkte wederzijdse marktopening op EU niveau.

Vraag 3
Bent u bereid iedere juridische mogelijkheid te gebruiken om extra frequenties via Schiphol te blokkeren totdat aan de vereisten van eerlijke concurrentie wordt voldaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
Ik zet mij in om tot goede afspraken op EU-niveau te komen over eerlijke concurrentie (zie vraag 2). Gedurende de EU onderhandelingen met onder andere de VAE en Qatar voer ik geen eigen onderhandelingen met die landen over nieuwe landingsrechten.
Ik respecteer uiteraard de huidige overeenkomsten en monitor de marktontwikkelingen om te kunnen beoordelen of onredelijke schade wordt toegebracht aan met name de KLM. In de huidige overeenkomsten met beide landen is opgenomen dat het aanbod moet zijn afgestemd op de vraag en dat de diensten van andere maatschappijen niet op een onredelijke wijze schade mogen toebrengen aan andere luchtvaartmaatschappijen.
Verder is Nederland voorstander van aanscherping van EU verordening 868/2004 over subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken in de luchtvaart. De Europese Commissie komt binnenkort met een voorstel daarvoor. Deze verordening biedt bescherming tegen oneerlijke praktijken van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die op de EU vliegen.
Tijdens het Algemeen Overleg Luchtvaart op 1 juni jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd dat de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en ik ons daarnaast inzetten om oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden te bestrijden. Zo voegt Nederland zich in de zaken C-168/16 en C-169/16 van ex-werknemers tegen een detacheerder van Ryanair en Ryanair zelf waarin de Belgische rechter de vraag heeft gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Unie of het begrip «thuisbasis» gelijkgesteld kan worden aan de «plaats waar een werknemer gewoonlijk zijn arbeid verricht». Verder is mijn ministerie actief in een Europese werkgroep «on social issues» waarin we Europese problemen over onduidelijke wetgeving inventariseren en voorstellen uitwerken om die op te lossen.

Vraag 4
Deelt u de mening dat het ontduiken van sociale premies en belastingen, het schenden van ILO-verdragen en het met voeten treden van mensenrechten door low cost carriers en golfcarriers onacceptabel is? Zo ja, op welke wijze gaat u dit stoppen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
Het ontduiken van belastingen, het schenden van verdragen en mensenrechten vind ik uiteraard onacceptabel. Ik heb momenteel geen concrete aanwijzingen dat daar in Nederland sprake van is.
Er moet hierbij een onderscheid worden gemaakt tussen Europese low cost carriers en carriers uit de Golflanden. Op de eerste categorie is de Europese regelgeving van toepassing, op de tweede niet. Zoals uit de antwoorden op de vragen 7 en 9 blijkt, zijn binnen de EU sociale premies verschuldigd in de lidstaat waar de thuisbasis van de werknemer is gevestigd. Ook geniet hij de sociale bescherming van de lidstaat waar hij zijn werkzaamheden gewoonlijk verricht. Het betalen van sociale premies kan dus bij de rechter worden afgedwongen. Ik heb op dit moment geen concrete aanwijzingen dat van het ontduiken van sociale premies en belastingen in Nederland sprake is. Uiteraard houd ik de ontwikkelingen goed in de gaten en onderneem ik actie waar het nodig is, samen met de Minister van SZW en de Europese Commissie.
Voor Golfcarriers is het recht van de Golfstaten van toepassing. Qua belastingen en sociale premies zijn de Golfstaten anders georganiseerd dan de landen binnen de EU. Ik verwijs naar de antwoorden op vraag 2 en 3 voor mijn inzet om in EU-verband tot een gelijk speelveld met de Golfstaten te komen.

Vraag 5
Deelt u de mening dat Turkish Airlines alle schijn tegen heeft als het gaat om staatssteun, gezien de recente uitspraken van de topman waarin hij zegt dat deze luchtvaartmaatschappij met hulp van de Turkse staat de grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld wordt? Zo ja, welke stappen gaat u zetten om te voorkomen dat Turkish Airlines de kaas van het brood komt eten?[2]

Antwoord 5
Ik heb tijdens het Nederlands voorzitterschap ingezet op een onderhandelingsmandaat voor de Europese Commissie om een luchtvaartakkoord tussen de EU en haar lidstaten en Turkije af te sluiten. Het mandaat is inmiddels verleend op de Transportraad van 7 juni jl.
Turkije behoort tot de nabuurlanden van de EU. Op basis van het Europees nabuurschapsbeleid wordt bij het mandaat ingezet op overname van alle relevante EU wet- en regelgeving (het «EU acquis») door Turkije. Hiermee wordt gewaarborgd dat alle Turkse maatschappijen en Europese luchtvaartmaatschappijen op gelijke voet kunnen opereren op basis van geharmoniseerde principes van eerlijke concurrentie.

Vraag 6
Deelt u de mening dat schijnconstructies en schijnzelfstandigheid ontoelaatbaar zijn en moeten worden gestopt? Zo ja, welke maatregelen gaat u hiervoor nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
Het bestrijden van schijnconstructies om oneerlijke concurrentie te voorkomen is een van de prioriteiten van dit kabinet. In verband hiermee heeft de Minister van SZW een actieplan opgesteld. Over de voortgang van dit actieplan, dat voor alle sectoren geldt, dus ook de luchtvaart, heeft hij de Tweede Kamer op 1 oktober 2015 geïnformeerd (Kamerstuk 17 050, nr. 522).

Vraag 7
Bent u bereid maatregelen te nemen om te bewerkstelligen dat sociale premies betaald worden in het land waar de arbeid (voornamelijk) wordt uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Nu al geldt binnen de EU op grond van de coördinatieverordening voor de sociale zekerheid (Verordening (EG) nr. 883/2004) dat sociale premies moeten worden afgedragen in de lidstaat waar de thuisbasis van de werknemer is gevestigd. De vestigingsplaats van de onderneming is hierbij niet van belang. Nieuwe maatregelen zijn daarom niet nodig.

Vraag 8
Bent u het ermee eens dat bij het toekennen van slots meer moet worden gekeken naar de toegevoegde waarde hiervan voor de luchthaven en voor de mensen die er werken? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 8
Binnen de Europese Unie worden slots op basis van EU-regels op non-discriminatoire wijze toegewezen aan luchtvaartmaatschappijen door slotcoördinatoren die onafhankelijk zijn van de overheid en marktpartijen. Ik kan daarom dergelijke voorwaarden niet aan de slottoewijzing verbinden.

Vraag 9
Bent u bereid met een wet te komen waarin geregeld wordt dat maatschappijen met een basis in Nederland zich moeten houden aan Nederlands arbeids- en belastingrecht? Zo ja, wanneer stuurt u een voorstel daartoe naar de Kamer? Zo nee, waarom niet?

---

[2] NOS, 13 mei 2016, «Werkloze Nederlandse piloten hopen op baan bij Turkish Airlines», http://nos.nl/artikel/2104778-werkloze-nederlandse-piloten-hopen-op-baan-bij-turkish-airlines.html

Antwoord 9
Nee. Ook hier geldt dat nieuwe wetgeving niet nodig is. Op grond van Verordening (EG) nr. 593/2008 inzake het recht dat van toepassing is op arbeidscontracten (Rome I) hebben werkgever en werknemer een keuzerecht om te bepalen welk recht tussen hen geldt. Dit keuzerecht kan er echter niet toe leiden dat de werknemer de sociale bescherming verliest van het land waar hij zijn werkzaamheden gewoonlijk verricht. Nederland is van mening dat voor de luchtvaart dit de lidstaat moet zijn waar de thuisbasis van de werknemer is gevestigd.

Vraag 10
Deelt u de mening dat de luchthaven weer tot het publieke domein moet gaan behoren en dat de overheid de luchthavensecurity in eigen beheer en voor haar rekening moet nemen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10
Voor wat betreft de vraag over de status van Schiphol wijs ik erop dat de NV Luchthaven Schiphol een staatsdeelneming is. Het rijk heeft een aandelenbelang van 69,7%. De uitgangspunten van het staatdeelnemingenbeleid zijn vastgelegd in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid 2013 waarvoor de Minister van Financiën verantwoordelijk is. Het kabinet ziet geen aanleiding om de huidige status te wijzigen. Wat betreft de vraag over luchthavensecurity verwijs ik naar de beantwoording door de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Financiën op 24 mei 2016 van Kamervragen over de arbeidsomstandigheden van het beveiligingspersoneel op Schiphol (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2623). Daarin wordt aangegeven dat overheveling van taken niet aan de orde is.